

MOBILITÉ Le désengorgement des centres passe par une gestion performante du stationnement.

Echange places de parc contre air frais

YANN HULMANN

Une automobile ne circule que 5% du temps. Les 95% restants, elle les passe immobilisée sur une place de parking. Un constat qui ne remet pas en cause le rôle central tenu par la voiture dans les questions de mobilité, mais qui renforce celui du stationnement. «*Il en est la clé de voûte*», souligne Julien Lovey, géographe chez Citec Ingénieurs Conseils SA.

Un point de vue que partage Vincent Kaufmann, professeur de sociologie urbaine et d'analyse de la mobilité à l'EPFL. Dans une étude publiée en 2000, il confirmait déjà que la disponibilité d'une place de parc sur son lieu de travail détermine le choix des pendulaires à utiliser leur voiture ou non. Avec une place de parc assurée, près de 90% des pendulaires préféreraient la voiture aux transports publics. Sans garantie, ce nombre chutait à moins de 40% pour les pendulaires de villes comme Genève ou Lausanne. Et à moins de 20% pour ceux de Berne. Des résultats confirmés dix ans plus tard par une nouvelle étude du chercheur.

La mort des forêts

La gestion du stationnement est donc un levier essentiel pour agir sur la mobilité et favoriser les transferts modaux. De la voiture vers les transports publics par exemple. «*Nous travaillons autant avec les collectivités qu'avec les entreprises pour les sensibiliser à cette question*», explique Julien Lovey.

Une proportion importante de places de parc se trouvant sur fonds privés, il est difficile pour les autorités d'intervenir directement. Il est cependant plus fréquent que les collectivités exigent des entreprises qui s'implantent ou s'agrandissent la mise sur pied de plans de mobilité. Tout en encadrant et limitant la création de nouvelles places de parc.

«*La prise de conscience s'est faite dans les années 1980*», détaille Vincent Kaufmann, de l'EPFL. «*C'est l'époque des premières lois de protection de l'environnement, des discussions autour de la mort des forêts. La prise de conscience a été plus marquée en Suisse allemande.*»

Ce qui explique, en partie, que les villes de Zurich, Bâle ou Berne soient encore aujourd'hui citées en modèle. «*La situation est assez contrastée en Suisse*», poursuit



L'introduction d'une tarification sur les places de parc en entreprise apparaît de plus en plus comme une évidence aux yeux de certains patrons. KEYSTONE

Vincent Kaufmann. Une ville comme Genève a développé une politique assez restrictive avec zones bleues, macarons et contrôles, la contravention restant le répulsif par excellence. «*Lausanne est dans une situation intermédiaire. Elle dispose d'une offre intéressante en places de parc mais sans une politique très restrictive. La desserte en transport public hors de l'agglomération reste peu performante, ce qui contraint la ville à disposer de place en nombre.*»

Avec une place de parc assurée, près de 90% des pendulaires préfèrent la voiture aux transports publics.

Les villes moyennes comme Fribourg, Neuchâtel ou Bienne sont en retrait, selon le scientifique. «*Il reste pas mal de choses à faire.*»

A Zurich, le développement des S-Bahn, qui desservent à un rythme soutenu l'immense agglomération, a été réalisé en parallèle à la mise en place de restriction de stationnement. «*L'un ne peut aller sans l'autre*», insiste Vincent Kaufmann. «*Des mesures dissuasives sans transports publics performants seraient sans effet.*»

Solutions alternatives

Malgré ces deux éléments essentiels, l'avenir de la mobilité et le désengorgement des centres ne sauraient se faire sans mesures complémentaires. «*La tarification des places de stationnement est un outil tant pour les privés que pour les autorités*», détaille Julien Lovey. «*D'autres solutions incitatives peuvent aussi intervenir. La promotion de la mobilité douce auprès des employés peut s'avérer gagnante.*» (lire encadré).

Mais attention aux effets non désirés. Soulager le réseau routier peut aussi amener à surcharger les autres modes de transports.

«*La fréquentation des trains n'a cessé de croître ces dernières années.*» confirme Vincent Kaufmann. «*Et je ne suis pas certain que les milliards d'investissements récemment votés par le Parlement suffisent.*» Autre élément paradoxal ou pervers d'un allègement du réseau,

une fluidification du trafic rendrait la voiture plus attrayante pour ceux qui l'avaient délaissée face aux embouteillages chroniques.

«*Le télétravail, les temps partiels pourraient offrir des solutions alternatives de qualité*», suggère Julien Lovey. Vincent Kaufmann

abonde soulignant que «*la récente étude mandatée par les CFF et Swisscom va dans ce sens.*»

De quoi offrir de nouvelles pistes de réflexion aux experts et décideurs. Le stationnement restant l'un des leviers principaux de toute politique de mobilité digne de ce nom. ◉

APERÇU DES APPROCHES ROMANDES

GENÈVE La ville romande la plus avancée. Elle dispose notamment d'un plan d'action du stationnement. Alors que certaines communes butent sur la question automobile, Genève a entamé des réflexions sur la limitation de la durée de stationnement des deux-roues motorisés.

LAUSANNE-MORGES L'agglomération a intégré le stationnement comme «levier d'action majeur» dans son plan de développement. Les plans de mobilité d'entreprises ainsi que l'augmentation du nombre de parkings d'échange (covoiturage) s'y trouvent en bonne place.

NEUCHÂTEL La ville a engagé une procédure de mise en valeur des solutions alternatives à la voiture. En plus de sa boîte à outils de la mobilité, principalement destinée aux entreprises, elle a conclu un partenariat avec La Chaux-de-Fonds et le Locle pour la mise à disposition de vélos électriques à partir des gares CFF. La question du stationnement reste toutefois un élément sensible en terre neuchâteloise au vu du récent rejet en votation populaire d'un projet d'aménagement urbain intégrant la suppression de 44 places de parking.

SION A l'instar d'autres villes moyennes, Sion a intégré la notion de stationnement aux mesures de désengorgement de son centre. Des parkings périphériques ainsi qu'un développement de l'offre en transports publics en lien avec ces aires de stationnement sont discutés ou à l'étude.

Un parking de la taille du lac de Neuchâtel

«*On parle de 25 m² par place*», explique Julien Lovey. «*Un chiffre que l'on peut facilement multiplier par deux ou trois (domicile, travail, achats, loisirs, etc.) pour obtenir la surface réelle gelée par voiture.*» Considérant que 4,3 millions de voitures de tourisme sont immatriculées en Suisse, on dépasse alors aisément les 25 000 hectares dédiés au stationnement, soit plus que la superficie du lac de Neuchâtel.

Et ceci a un coût. A titre d'exemple, les coûts de construction d'une place de parc en surface se situent dans une fourchette allant de 5000 à 10 000 francs, note Julien Lovey. Des frais grimpaient jusqu'à 45 000, voire 60 000 francs pour une place située dans un parking souterrain. Et ces sommes ne tiennent pas compte des frais d'exploitation additionnels: entre 1000 et 2500 par

an. Longtemps noyé dans les coûts globaux de construction, le stationnement est de plus en plus pris en compte par les promoteurs. Et par les propriétaires, publics et privés.

Subventionnement caché de la voiture

L'introduction d'une tarification sur les places de parc en entreprise apparaît de plus en plus comme une évidence aux yeux de certains patrons. Reste que la gratuité de place de parking sur son lieu de travail est encore bien souvent considérée comme un droit, voire un acquis social. L'instauration d'une tarification du stationnement dans une entreprise ou une administration peut amener les syndicats à grimper aux barricades pour défendre la gratuité, note Julien Lovey. «*La mise en œuvre du plan de mobilité des transports public lausannois a d'ailleurs*

bien failli capoter sur cette question.» Dans d'autres cas, le tarif «insuffisant» n'atteint pas l'objectif dissuasif. «*Lorsque l'Hôpital du Jura, à Delémont, a instauré un tarif de 20 centimes par heure sur son parking collaborateurs, l'équivalent de 40 fr. par mois pour un employé à plein-temps, les réactions ont été vives de la part du personnel*», explique Julien Lovey. «*Mais rares sont les employés à avoir changé leurs habitudes. Il existe un seuil psychologique difficile à quantifier.*»

D'autres stratégies peuvent, dès lors, être appliquées. «*En versant 50 francs de plus par mois à l'ensemble de ses employés, tout en introduisant une tarification du stationnement mensuelle d'un montant équivalent, une entreprise pourrait inciter doucement son personnel à changer d'habitude tout en mettant fin à une inégalité de traitement.*»

La mise à disposition sans frais d'une place de parc à certains collaborateurs, alors que cette dernière coûte à l'entreprise peut être perçue comme un «subventionnement caché à l'usage de la voiture». Ce qui prêterait les employés se rendant à leur travail en transport public, à vélo ou à pied.

Plus courant, le subventionnement des abonnements de transports publics, les aides à l'achat de vélos ou l'incitation au covoiturage sont des mesures incitatives efficaces qui pourraient avantageusement être financées par les nouvelles recettes issues de la tarification du stationnement. Ce d'autant que les collectivités publiques soutiennent de plus en plus ce type d'action. A l'instar de Neuchâtel qui a édité un guide destiné aux entreprises, une boîte à outil de la mobilité. ◉

ALCOOL AU VOLANT Critiques contre le «zéro pour mille»

L'interdiction absolue pour les jeunes conducteurs de rouler sous l'influence de l'alcool est vivement critiquée par les représentants des intérêts des automobilistes. Le gouvernement a proposé cette mesure dans le deuxième paquet du programme «Via sicura» en consultation jusqu'à hier.

Durant les trois ans qui suivent l'obtention du permis, les nouveaux conducteurs pourraient être punis s'ils roulent avec une alcoolémie supérieure à 0,1x{2030}, contre 0,5x{2030} actuellement, rappellent les opposants à la nouvelle mesure. Le tour de vis censé entrer en vigueur en 2014 concerne aussi les moniteurs d'auto-école, ainsi que les accompagnants d'apprentis conducteurs.

La Fédération routière suisse, qui compte parmi ses membres le TCS, l'ASTAG et l'ACS, est vivement opposée à cette mesure, estimant que la limite actuelle est suffisante. Le nombre élevé d'accidents impliquant des jeunes conducteurs n'est pas dû explicitement au dépassement des 0,5x{2030}, argumente-t-elle.

Effet pervers

Le TCS juge de son côté que la nouvelle règle pourrait avoir un effet pervers. Les jeunes conducteurs pourraient l'interpréter comme une autorisation à conduire éméché après le délai de trois ans. L'Association suisse des moniteurs de conduite est, elle, favorable à l'introduction du 0,1x{2030} pour les nouveaux conducteurs, ainsi que pour les moniteurs et leurs élèves, tout comme l'Association transport et environnement (ATE). ◉ ATS

TESSIN

Le plus vieux taureau de Suisse n'est plus

Le plus vieux taureau de Suisse est mort. «Augustus», de la race écossaise highland, s'est éteint mercredi à l'âge de 18 ans et 7 mois à Ermatingen (TG). Il avait passé une bonne partie de sa vie sur un alpage au-dessus de Locarno. ◉ ATS

PLAGIAT

L'EPFZ ne reconnaît pas le master de Fiala

La conseillère nationale Doris Fiala se voit déchu de son master de formation continue en politique de sécurité et gestion de crise par l'EPFZ. La libérale-radical zurichoise s'est rendue coupable de plagiat «par négligence». Elle entend réaliser un nouveau travail sur un autre thème afin d'obtenir le certificat qu'elle convoite. ◉ ATS

CANICULE

Climatiseurs trop voraces en énergie

La canicule peut faire transpirer les employeurs: quand le mercure atteint les 30 degrés au bureau, le rendement diminue de 10%. L'Office fédéral de l'énergie a appelé hier à la modération et vante les mérites des ventilateurs, qui ne consomment qu'une infime partie de l'énergie nécessaire aux climatiseurs. ◉ ATS